Ifjú REPÜLŐ

A MAGYAR FIÚK REPÜLŐ LAPJA



IV. ÉVFOLYAM 9. SZÁM
1944. szeptember 1.
ÁRA 50 FILL.

Indul a levente szakoktatói tanfolyam egyik nagyteljesítményű faroknélküli modelje
(Ijjász felv.)



APLÓ EGY REPÜLŐNÖVENDÉK ÉLETÉRŐL

IRTA: NAGY SÁNDOR

(3)

Hej, ha ezek a gátak nem volnának? A fűzfák törzse megszabadulna a víztől. Az emberek jajgatnának, de csak addig, míg a háztető össze nem omlana alattuk. A magyar holttestek úsznának a táncoló habokon. Úszna a vetés, elúszna az élet.

Pedig kár volna a fehér házacskákért. Szegényesek, de kedvesek. Tetszik nekem, ahogy félve megbújnak a gát mögött. Homlokzatukat lesunyják, félnek a Tiszától. Csak a torony óriási szeme mer a büszke folyóra tekinteni keresztül a gáton. Ott Isten lakik, ott nem félnek.

Keresztet vetek ajtaja előtt, majd rátérek a főutra. A főutca teljesen be van temetve fával és közülük alig látszanak ki a házak. Az utca közepén van a sima betónút szürke vonala. Azon van a leánykák színes tarkasága. A leánykákon vannak a kék fekete, barna csábító szemek. Ezek tíz méter körzetben mindenkit elcsábítanak. Én egy bokor mellé menekültem előlük, egy kis padra, ahol mindent láthattam, de nem estem a csábkörzetükbe.

Szegény bajtársaim beleestek. Egyik itt, másik ott kergette őket szerelmes arccal. A kis nimfák azonban csak csalogatták őket. Rútul csalogatták. Szegény fiúk annyira kifáradtak a lepkekergetésben, hogy arcuk reményvesztetten elfásult. Keserű vonások keletkeztek a szájuk szögletében. Hiába, fiúk én nem vagyok oka semminek, gondoltam én már erre.

Mint a megvert kutyák, ballagtak haza. Én tisztes távolból követtem őket, mint Szent Péter a Golgotajárást. Csak én nem tagadtam volna el őket, mint Szent Péter Krisztust háromszor. Hiába, nekünk semmi sem sikerül. A repüléstől az udvarlásig semmihez sem értünk.

Otthon aztán elsímultak a sötét vonások egy kissé. Ne űzzünk csalfa nimfákat! Legyen a mi szerelmünk a repülőgép, a végtelen azur isteni fenségével. az nem csal meg, ha mi nem csaljuk meg őt. Ha meghalunk, dicső halálba visz. A motor búgásában érezzük meg a szeretetet, a magasztos hivatásunkat.

A fiúk is erről álmodhattak, mert álmukban mosolyogtak, arcuk újra sima lett. Én is erről álmodtam. Őseimmel találkoztam a Tejúton. Egész odáig felrepültem gépemmel. Hadúr ki is tüntetett ezért. Hallod, hogy zúgnak a harsonák? Most varrják fel az első kitüntetésem, egy fényes csillagot, a keblemre.

Június 3., kedd.

Egy kissé álmosak voltunk reggel. Szemünket alig tudtuk akaratunkkal kitámasztani. A friss mosdóvíz azonban üdítőleg hatott.

A tegnapra szálló gondolatok mind eltüntek. Mindegyik előkészült a következő repülésükre. Érzéssel, gyengén fogni a botot, sebességet, magasságot tartani, zúgta az én fejem is, és eszemkerekének fordulatszáma kétezer túrára emelkedett.

A szél is mind nagyobb erőre kapott. Az egyenetlen széllökések a növendék legnagyobb veszedelme. Köszönjük az ilyen ringatást Szél úrfi. Az ilyentől el nem aluszunk.

Olyan egyenetlenül ringatsz, hogy a csecsemő is felébredne. Altatódalod pedig kész szörnyűség. Ne a halál nótáját fújd, hanem az élet dalát. Ne a nagy fák ághúrjain játssz, hanem pengesd meg a virágszirmok apró porzócskáit, azok szebb hangot adnak.

A merevítő huzalok is olyan hangot adnak, mintha egy pattanással el akarnának szakadni. A fák is elhajoltak az ellenkező irányban és fejüket kissé lehajtották, fülüket bedugták, hogy ne hallják a Szélúrfi dalát.

Ő nem hallgat azonban vádjaimra. Tovább fúj fütyülős kedvvel. A szemtelen még akkor is fúj, mikor én következtem a felszállásra. Megbántam, hogy kritizálni mertem. Olyan széllökéseket kaptam a gépem farába, hogy no.

De mikor belejöttem az ellene való védekezésbe, akkor már fittyet hánytam neki. Nyugodtan vezettem a madaramat. Gyorsabban mentem, mint Szélúrfi, mert alig birta néha-néha elkapni, megérinteni gépmadaram szárnyát.

Kis házacskák fölött húzott el gépünk. Nagy sebességünk mellett is úgy tetszett, mintha lebegnénk a levegőben, mint a héja, amely egérre vadászik.

Mi még nem vadászunk. Vadászni akarunk. Félelmetes ragadozó madarak akarunk lenni. Meg akarjuk védeni fészkeink, a közös nagy magyar erdőt. Jöjjenek csak az idegen ragadozók! Tudom, hogy belevásik majd a csőrük. A magyar turul győztes marad mindörökre.

Ezeket gondoltam, amikor elszálltam a végtelen magyar róna felett, egy kis bárányfelhőcske alatt, Hadúr kezébe letéve sorsomat. Őseim fehér lovat áldoztak neki. én piros szívet akarok áldozni.

Mert az élet egy nagy áldozat. Ki hazájáért, ki családjáért, ki a tudományért áldozza föl magát. Az az ember, akinek élete áldozatnélküli, az nem is ember. Az egy here, akit előbb-utóbb kidob a társadalom magából.

Mi készülünk a nagy áldozatra a hazáért élésre, vagy érte meghalásra. A fiúk nem tudták, hogy miről gondolkoztam, mikor a startról begurultunk. Ők vígak voltak. A szájharmonika (pofagyalu) szólt.

(Folytatjuk)

A REPÜLÉS ABC-JE

JÁNOSY ISTVÁN KÖNYVE

Már régóta hiányzott nekünk egy ilyen repülőkönyv, ahol valóban minden repüléssel kapcsolatos kérdésre pontos, részletes és helyes választ kaphatunk. A modelezés ugyanis nem marad meg szűklátókörűen a saját kis birodalmában, hanem tovább törekszik: a vitorlázórepülés és motoros repülés felé vezeti a kezdő repülőt. Ebben a munkában nagy támaszt jelent az új könyv, amelyben a szerző — sikerrel — arra törekedett, hogy egyetlen repülési szakkérdést se hagyjon megválaszolatlanul, de ugyanakkor válasza érthető: világos fogalmazása nem hagyja kétségben a kis leventét, a főiskolást, a mérnököt: tisztán adja a repülés minden részletének meghatározását, célját, értelmét. Mi, modelezők még az árát sem sokallhatjuk: közel 500 oldalas mű ez, ezernél több, részben páratlan érdekességű képpel, szép, ízléses kiállításban. Típuskönyvet pótol, gazdag modelező része utat mutat szakoktatónak és modelezőnek egyaránt. A modelező és általános repülőműveltség eddigelé egyetlen és páratlan magyar forrása ez a könyv.

UJ SZÁRNYSZELVÉNY NAGYTELJESITMÉNYŰ VITORLÁZÓ MODELEK SZÁMÁRA

Teljesen új, hazai szerkesztésű szelvény koordinátáit ismertetjük a következőkben:

A szelvény elsősorban nagyteljesítményű hőlégvitorlázó modelek építésére alkalmas. A vele végzett kísérletek tapasztalatai szerint sok szempontból felülmúlja az eddig ismert legjobb teljesítményű szelvényeinket is. Felhajtóerőértéke igen nagy, siklószáma jó. Kissé felhúzott kilépő éle miatt az erősen ívelt szelvény egyébként nagy nyomásközéppont változása normális maradt. A vele épített model rendkívül lassan repül és az elérhető jó siklószám miatt nagyon keveset merül. Az új szárnyszelvény szélcsatornában történő megfuvatása és az eredmények kiértékelése még nem fejeződött be, az igen kedvező gyakorlati tapasztalatok alapján azonban a koordinátákat már most közreadjuk, a mérések eredményeit annak idején közölni fogjuk. A szelvény jele: I—92, koordinátái:

X.	0.00	1.25	2.50	5.00	7.50	10	15	20	30
Yf	2.00	0.50	0.20	0.20	0.50	1.00	2.20	3.50	5.60
Ya	2.00	4.75	6.15	8.00	9.30	10.25	11.70	12.55	13.00
X.	40	50	60	70	80	90	95	100	
Yf	6.10	5.35	4.00	2.50	1.10	0.40	0.10	0.00	
Ya	12.20	10.90	9.10	7.25	5.10	2.90	1.30	0.50	

IV. ÉVFOLYAM BUDAPEST, 1944. SZEPTEMBER 9. SZÁM

IFJÚ REPÜLŐ

A MAGYAR FIÚK REPÜLŐLAPJA

ORSZÁGOS MODELVERSENYHÉT ESZTERGOMBAN

A magyar modelezés rendkívül hirtelen ütemű fejlődése, a versenyzők nagy száma és a sokfajta versenykategória az eddigieknél jóval nagyobbszabású országos versenyt tett szükségessé. A MAeSz hosszas terep- és időjárástanulmányok után úgy döntött, hogy a versenyt egyhetes versenytábor keretében augusztus 5—13-ig bonyolítja le s a versenyek színhelyéül az esztergomi sportrepülőteret és Strázsa-hegyet jelölték ki.

Bár a versenyen a háborús idők következtében rendkívüli nehézségek merültek fel, az egyes eredmények így is rendkívül kiemelkedők. Különösen szembetűnőek a vitorlázómodelek eredményei, a magasindítású gépek versenyében 30 model ért el 10 percen felüli időt, kézi indításnál 5 gép tartózkodott 10 percnél tovább a levegőben. A versenyen 3 nemzetközi és 1 nemzeti csúcs is született. Sajnálatos tény, hogy használható távmérők egyáltalán nem álltak az időmérők rendelkezésére, a modelek megfigyelése szabadszemmel vagy szerencsés esetben kis távcsővel történt. Magasságot nem tudtunk mérni, így 3 nemzetközi rekorddal lettünk szegényebbek. Jól megszervezett megfigyelőszolgálattal több egy órán felüli eredményt tudtunk volna elérni.

Műszaki érdekességeket bőven láttunk. A kolozsvári Gyömbér István „Uborká"-jába ébresztőórát épített. A model lekapcsolás után köröz, bizonyos idő mulva az óra egyenesre állítja az oldalkormányt, féklapokat nyit ki és így készteti leszállásra a gépet, azonkívül a lekapcsolás és földetérés közötti időt is pontosan méri.

A kolozsváriak egy másik egyszerű és ötletes szerkezete a következő: kis óraszerkezet 1 ½—2 perc után beköröztetí a gépet. Több model készült ilyen szerkezettel, legsikeresebben Varsányi Ferenc gépe működött. Lejtőszélben másfél perc alatt kb. 50 méterre emelkedett, utána beközözve termikbe került és hihetetlenül emelkedve, alig 8 perc alatt eltűnt a felhők közt.

A szegedi Papp János benzinmotoros csupaszárnya nyugodt, stabilis repülésével keltett nagy feltűnést. Benedek György öreg iránytűs modelje ezúttal is szépen működött, a Strázsahegyről indítva közel 9 perces repülés után, mindig a széllel szépen szembefordulva, szállt le. Érdekes lett volna Forst Ferenc csupaszárny-vitorlázója. A gép törzsébe titokzatos drótok, banánhüvelyek, kapcsolók voltak beépítve. A tervező mosolygott, de semmit sem árult el, sőt a törzs lezárt részébe sem engedett bepillantani. Laikus szemünkkel nézve variométeres vagy rádióirányításos lehetett a rejtélyes model. Rádióadókészüléket engedély nélkül nem szabad működtetni, így a tervező irányító adóállomás nélkül nem tudta bemutatni a sokat ígérő és keveset mutató modelt.


Egy jól sikerült faroknélküli


Benzinmotoros vízimodel az indítóhelyen


A díjkiosztás

A gumimotoros model versenyében feltűnő volt a gumihiány, a gépek öreg, kimustrált gumimotorral repültek. Szemmellátható volt a modern szelvényekkel ellátott gépek fölénye, mindhárom nemzetközi rekordot repülő gép (úri, kézi és földindítású gumimotoros) M (M ű e g y e t e m i) szelvényekkel érte el kitűnő eredményeit. A vízimodelek már 5—15 cm-es futás után felemelkedtek a vízről, így indításuk egészen kisméretű vízfelületről történhetett.

A benzinmotorosok majdnem kivétel nélkül felsőszárnyúak voltak. Ezek a típusok érték el a legszebb eredményeket, erős emelkedést és lassú siklást.

Somhegyi benzinmotoros vízimodelje 8' 17"-et repült; a nemzetközi rekordot az orosz Cselminzeff 7' 50"-cel tartja, így Somhegyi csak 3"-cel maradt el megjavításától.

A versenyen feltűnő volt a célszerűségre való törekvés; teljes mértékben érvényesült az aranyigazság, a legjobb eredményeket egyszerű felépítésű, jóteljesítményű modelek érték el. Legszebben Fekete Antal szerepelt, sikerült neki megjavítani az angol Copland hat éve fennálló 33' 09"-es gumimotoros rekordját.

A repülőtér terepe nem volt kifogástalan, a nagy kiterjedésű mocsaras rész a föléjejutó modeleket leszállásra kényszerítette és a gépek visszaszállítását is erősen akadályozta. Ennek ellenére minden nehézség mellett is rendkívüliek a magyar versenyzők eredményei. Remélhetjük, hogy még sikerül néhány nemzetközi csúccsal öregbíteni a magyar modelezés tekintélyét; hisszük, hogy bármilyen nemzetközi versenyen sikerrel állnók meg helyünket!

B. Gy.

Vitorlázómodelek magasindítású versenye.

I. Meszetler György, Budapest, II. ker. levente, 50' 26". 2. Wagner Gyula, Budapest, Mátyás gimn., 41' 09". 3. Papp János, Szeged, DSE, 37' 30". 4. Biró Imre, Miskolci MÁV, 33' 13". 5. Abafy Imre, Budapest, Mátyás gimn., 30' 25". 6. Ladányi István, Miskolc, Polgári iskola, 28' 12". 7. Pataky Gyula, Budapest, Mátyás gimn., 27' 57". 8. Szabadi László, Ujvidék, Állami gimn., 24' 30". 9. Poich Lóránd, Budapest, Mátyás gimn., 24' 28". 10. Hrabovszky Oszkár, Ujvidék, Állami gimn., 23' 42". 11. Horváth Emil, Kolozsvár, Állami gimn., 22' 54". 12. Fekete Antal, Budapest, Szent László gimn., 21' 15". 13. Benedek Zoltán, Kolozsvár, Ref. gimn., 20' 38". 14. Benedek István, Kolozsvár, Ref. gimn., 19' 05". 15. Kopácsik László, Esztergomi levente, 19' 01". 16. Allgeier Szilveszter, Ujpesti levente, 18' 47". 17. Gyepes József, Budapest, Mávaero, 18' 36". 18. Hints Ottó, Marosvásárhely, Polg. isk., 18' 28". 19. Bánóczy Kálmán, Budapest, Mátyás gimn., 18' 09". 20. Nábrády János, Esztergom, Szent Imre gimn., 17' 30". 21. Varsányi Ferenc, Kolozsvár, Ref. gimn., 15' 54". 22. Györgyfalvi Dezső, Esztergom, Szent Imre gimn., 15' 10". 23. Makhult Mihály, Hódmezővásárhely, Ref. gimn., 14' 26". 24. Fajka László, DSE, 13' 55". 25. Barabási György, Marosvásárhely, Ref. gimn., 13' 48". 26. Stefán László, Miskolc, MÁV, 13' 38". 27. Somhegyi Kristóf, Budapest, Mátyás gimn., 12' 49". 28. Jánosik János, Pestszenterzsébeti levente, 12' 20". 29. Ujvári József, Kolozsvár, Ref. gimn., 11' 36". 30. Lukács Imre, Miskolc, Kat. gimn., 10' 56". 31. Sáfrány István, Pestszenterzsébeti levente, 9' 50". 32. Forst Ferenc, Ujvidéki levente, 8' 31". 33. Méray Nándor, Mávaero, Budapest, 8' 30". 34. Szaladnya Sándor, Miskolc, MÁV, 8' 22".

(Feltűnő, hogy az első tizenhárom helyezett gép 20 perc feletti időt repült!)

Vitorlázómodelek kéziindítású versenye.

I. Lukács Imre, Miskolc, Kat. gimn., 18' 58". 2. Fekete Antal, Budapest, Szent László gimn., 12' 16". 3. Sternád József, Pécs, Cisztercita gimn., 10' 58". 4. Oláh Jenő, Budapest, Werbőczy gimn., 10' 55". 5. Fajka László, Szeged, DSE, 10' 28". 6. Kovács József, Lábatlani levente, 9' 46". 7. Varsányi Ferenc, Kolozsvár, Ref. gimn., 9' 18". 8. Benedek György, Budapest, MSE, 8' 54". 9. Halasi József, Budapest, Gépipari középisk., 8' 12". 10. Méray Nándor, Mávaero, Budapest, 7' 48". 11. Nákits János, Szőregi levente, 7' 20". 12. Szolnoki Tibor, Miskolc, Ref. gimn., 6' 58". 13. Veszelák Róbert, Ujpesti levente, 6' 42". 14. Balázs József, Miskolc, Kat. gimn., 6' 13". 15. Beck Rezső, Sopron, Bencés gimn., 5' 57". 16. Sáfrány István, Pestszenterzsébeti levente, 5' 48". 17. Farkas István, DSE, 5' 46". 18. Carevics Boriszlav, Ujvidéki levente, 5' 45". 19. Nábrády János, Esztergom, Szent Imre gimn., 5' 24". 20. Papp Simon, Budafok, Kat. gimn., 5' 19". 21. Szász Károly, Kolozsvár, Ref. gimn., 4' 47". 22. Nagy Tibor, Kaposvári levente, 4' 38". 23. Milicz Ferenc, Ujvidék, Áll. gimn., 4' 30". 24. Keresztes György, Esztergom, Szent Imre gimn., 4' 25". 25. Hints Ottó, Marosvásárhely, Polg. isk., 4' 24". 26. Garay Imre, Budapest, Danuvia, 4' 23". 27. Horváth Imre, Pestszenterzsébeti levente, 4' 21". 28. Szörényi István, DSE, 4' 14". 29. Veress Zoltán, Miskolc, MÁV, 4' 11". 30. Somhegyi Kristóf, Budapest, Mátyás gimn., 4' 06". 31. Gémes László, Budafok, Premontrei gimn., 4'. 32. Veszelák Róbert, Ujpesti levente, 4'. 33. Juhász Árpád, Miskolc, MÁV, 4'. 34. Benedek István, Kolozsvár, Ref. gimn., 3' 58". 35. Szántó Árpád, Monori levente, 3' 58".

Gumimotoros modelek, kézindítás.

I. Benedek György, MSE, 23' 25". II. Meszetler György, II. ker. lev., 10' 10". III. Szeiler Henrik, Pestszenterzsébet, levente, 3' 15". IV. Horváth Ernő, Mávaero, 2' 13". V. Somhegyi Kristóf, Mátyás gimn., 2' 12". VI. Fekete Antal, Szent László gimn., 1' 45". VII. Darazsacz Mátyás, Pécs, Kat. gimn., 1' 05".

Gumimotoros modelek, földiindítás.

I. Fekete Antal, Szent László gimn., 38' 60". I. Horváth Ernő, Mávaero, 1' 36". III. Somhegyi Kristóf, Mátyás gimn., 1' 32". IV. Meszetler György, II. ker. levente, 1' 22".

Gumimotoros modelek, víziindítás.

I. Poich Lóránd, Mátyás gimn., 1' 42". II. Fekete Antal, Szent László gimn., 1' 38". III. Benedek György, MSE, 1' 19".

Mechanikus motoros modelek, földiindítás.

I. Benedek György, MSE, 4' 12". II. Somhegyi Kristóf, Mátyás gimn., 3' 16". III. Papp János, DSE, 2' 35".

Mechanikus motoros modelek, kéziindítás.

I. Décsei Iván, Dunai rep.-gyár, 8' 55". 2. Somhegyi Kristóf, Mátyás gimn., 4' 23". 3. Benedek György, MSE, 2' 31". 4. Maurits Iván, Ujvidéki gimn., 2' 27". 5. Bocskor Péter, Mátyás gimn., 1' 55". 6. Kiss Ernő, Dunai rep.-gyár, 1' 54". 7. Hubalek Gyula, Monor, 1' 46". 8. Ujvári József, Kolozsvár, Ref. gimn., 1' 08".

Iskolás csapatversenyében:

I. Mátyás gimn. (Cavalloni), 173 pont. II. Kolozsvári ref. gimn., 117 pont. III. Ujvidéki áll. gimn., 56 pont.

Levente Egyesületek csapatversenyében:

I. Pestszenterzsébet lev. egy., 35 pont. II. Ujpesti lev. egy., 30 pont. III. Esztergomi lev. egy., 19 pont.

Egyesület csapatversenyében:

I. D. S. E., Szeged, 74 pont. II. Miskolc MÁV, 63 pont. III. Budapest MÁV, 40 pont.

Műszaki díjat kaptak:

I. Gyömbér István, Kolozsvár, Ref. gimn. 2. Varsányi Ferenc, Kolozsvár, Ref. gimn. 3. Lukács Imre, Miskolc. 4. Sáfrány István, Pestszenterzsébet. 5. Györgyfalvy Dezső, Esztergom, Szent Imre gimn. 6. Paul Illés. 7. Kun László, Kolozsvár, Ref. gimn.

Nemzetközi rekordok:

Benedek György, M. S. E. (versenyen kívül), 6' 58", gumimótoros vízi indítás. Régi 3' 6". Fekete Antal, Szent László gimn., 38' 40", gumimótoros földi ind. Régi 33' 9". Benedek György, M. S. E., 23' 25", gumimótoros kézi-indítás. Régi 20' 35".

Nemzeti rekord:

Somhegyi Kristóf, Mátyás gimn., 8' 17", benzinmótoros vízimodel.

Június hó 15-ig 1 nemzetközi és 10 nemzeti rekordot állítottak fel modelezőink

Örömmel közöljük olvasóinkkal a Magyar Aero Szövetség Modelezési Osztályától hozzánk érkezett értesítést, mely szerint június hó 15-ig 1 nemzetközi és 10 nemzeti rekordot állítottak fel modelezőink.

Az első rekordot már április 13-án állította fel Hints Ottó marosvásárhelyi modelező. Megjavította Szabó Emil mechanikus motoros kézi indítású időtartam rekordját: 30' 5"-ről 33' 45"-re.

Május hó 15-én Kolozsvárott született egy vitorlázó magas-indítású távolsági rekord. Tulajdonosa: Benedek Zoltán, kinek repülő-modelje 42·158 km távolsági repülésével megdöntötte Laczkó András 41 km-es távolsági rekordját. Kolozsvár—Bivalyrétről Zsabokig repült.

Két nappal később a nagytétényi fennsíkon a budafoki premontrei gimnázium egyik tanulója, Papp István, Benedek György 51' 31"-es vitorlázó magas-indítású időtartam rekordját javította meg 1 óra 1' 55"-re. Rekordját nem tartotta sokáig, mert Keresztes György esztergomi Szent Imre gimnáziumi tanuló május 29-én 1 óra 10' 27"-re javította.

Ugyanezen a napon a tétényi fennsíkon induló mechanikus motoros földi indítású repülőmodel, mely Somhegyi Kristófnak, a Cavalloni aerokör tagjának tulajdona, Százhalombattára repült, mely légvonalban 11·625 km. Eredménye: nemzeti rekord, mely megdöntötte Benedek György eddig tartott 6·650 km-es távolsági rekordját.

Másnap, május 30-án Esztergomban született egy kéziindítású vitorlázó időtartam-rekord, 17', felállította: Györgyfalvy Dezső Szent Imre gimnáziumi tanuló. Eredményével megdöntötte Somhegyi Kristóf 15'-es rekordját.

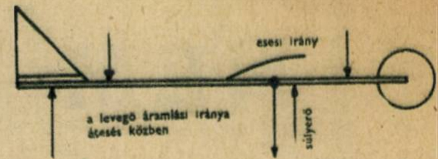
Május 31-én sikerült az első idei nemzetközi rekordot felállítani. Fekete Antal Szent László gimnáziumi tanuló gumimotoros modelje vízről indítva 3' 6"-es repülést végzett. Ezzel megdöntötte Pelegi Giulio olasz modelező nemzetközi rekordját, 1' 30·5"-et, és Benedek György nemzeti rekordját (1' 52"). Saját tervezésű F-M-4 jelzésű modeljével állította fel a nemzetközi rekordot a kőbányai Dreher-tavon.

Vízirekord született június hó 10-én, ezúttal mechanikus motoros. Benedek György állította fel. Időtartam eredménye 2' 15", távolsági eredménye: 1.650 km.

Az esztergomi körzeti modelversenyen Kopácsik István kézi indítású vitorlázó repülőmodelje 19' 10"-es eredménnyel megdöntötte az alig 10 nappal felállított 17'-es eredményt, melynek tulajdonosa Györgyfalvy Dezső, szintén esztergomi modelező volt.

Ezek az eredmények azzal biztatnak, hogy az idei évet az elmúlthoz viszonyítva kimagasló eredményekkel fogjuk befejezni.

MODELEK EGYENSULYA

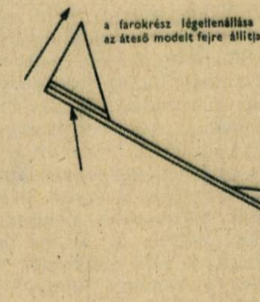


Az egész modelezésben alig van kérdés, amely több nehézséget okozhatna a kezdő, és sokszor a haladó modelezőnek is, mint a beállitás, a kiegyensúlyozás problémája. A jelvényszerző napok, modelversenyek megszokott jelensége a rendszerint jól megépitett model, amely inditás után először enyhe hullámvonalszerü pályát ir le, majd a bukdácsolás mind erősebbé válik és végül olyan nagy lesz, hogy a model törzse kétszer is átcsap a függőleges helyzeten orral felfelé és orral lefelé. Láttunk azonban kimondottan zubó modelt is, nemcsak motoros, hanem vitorlázó kiadásban is — amelyik rövid repülés után mind meredekebb siklásba ment át s a végén függőleges zuhanással csapódott a földnek.

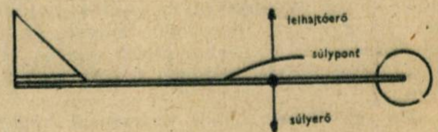
A faroknélküli modelek széleskörü elterjedését benyomásunk szerint ugyancsak a kiegyensúlyozási módjuk ismeretlen volta akadályozza. Ez pedig két szempontból is hátrányosan hat ki egész modelezésünkre: nemcsak azért, mert a faroknélküli gép minden vonatkozásban jobb lehet a normál modelnél s igy a teljesitmények átlagát is emelné ennek az irányzatnak a térhóditása, hanem azért is, mert az elkészitése lényegesen kevesebb munkaidőt kiván, mint bármely más tipusé. Voltaképpen csak egy szárnyat kell kivitelezni, az időtrabló törzs- és farokkészités elmarad. A modelező tehát ugyanannyi idő alatt több modelt épithet meg, velük több tapasztalatot szerezhet, többet tanulhat, több eredményt érhet el, mintha normális elrendezésü modeltipussal foglalkoznék.

A repülési egyensúly törvényének ismerete fontosabb, mint például a szelvénytulajdonságoké, mert a model teljesitménye nagyobb mértékben függ a kiegyensúlyozottságától, mint az alkalmazott szelvény siklószámától. Hiába készitünk u. i. bármilyen jó szárnyat, ha a gép bukdácsoló repülés után az inditás helyétől 1:2—1:4 siklószámnak megfelelő távolságban fog orrával a földnek ütődni. Viszont sokszor láttunk már a kidolgozásában nagy gyakorlatlanságot (vagy inkább hanyagságot?!) mutató modelt, amely egyenletes, nyugodt repülésével rossz siklóképessége ellenére is kimagasló eredményt ért el a hőlég vagy a lejtőszél jóvoltából.

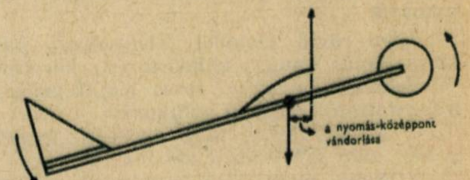
Az egyensúly probléma azonban nemcsak a modelezésben és nemcsak most van felszinen. Az egész mai repülésnek ez volt az egyik alapvető kérdése s csak ennek fáradságos megoldása után indulhatott meg a mai eredményeket felmutató fejlődés. Olyan gépeket u. i., amelyekkel repülni lehetett volna, nemcsak a német Lilienthal Ottó (1894—96) és az amerikai Wright-testvérek készitettek, hanem sok más kutató is. A repülési egyensúly ismeretének hiányában azonban ezeknek a kisérleteknek kudarcot kellett vallaniok. Jellemző példaként emlitjük az 1895-ben történt Maxim-féle kisérletet. Hiram Maxim, a géppuska feltalálója egy többszáz lóerős, könnyű gőzgéppel hajtott hatalmas repülőgépet készitett, melyet első útjára vezető nélkül inditott. A gép, melyet még ma is a legnagyobb modelnek kell tekinteni, amit valaha is épitettek, levegőbe emelkedett, de mindegy 100 m távolságú repülés után egyensúlyát vesztve lezuhant. A mai aerodinamikailag iskolázott modelező vagy repülő ha valami régi könyvben vagy folyóiratban lapozgatva azt találja, hogy Blériot Lajos francia mérnök nevezetes gépe, amivel 1908-ban átrepülte a La Manchet, az Angliát Franciaországtól elválasztó tengerpart, 1:3 siklószámú, tehát légerőtani szempontból még mint motoros gép is csapnivalóan rossz volt. Mégis repült, de ez a pilóta tudásán kivül elsősorban a stabilitásán múlott.



A modelezők köreiben a beállitásnak, az egyensúlynak ez a törvénye, amelyen végeredményben minden kicsi és nagy motoros és motornélküli gép nyugodt repülése alapul, nem mindig ismert, mert sok jelenség téves értelmezése összekeveri a fogalmakat. Általában félnek a model orrát elegendő súllyal megterhelni, féltvén a gépet a lebukástól, pedig az egész kérdés tárgyalásának ez a legalapvetőbb pontja.

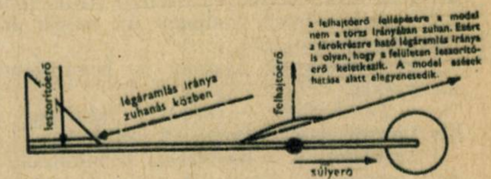


Nézzünk egy egyszerü bottörzsü modelt. Amikor a gép egyenletes sebességgel siklik, a szárnyán keletkező felhajtóerő éppen akkora, mint a model súlya. A felhajtóerő támadási pontja egybeesik a gép súlypontjával. Tudjuk azonban, hogy ha a modelt egy kis széllökés megbillenti, úgy hogy az állásszöge megváltozik, a felhajtóerő támadáspontja (más elnevezéssel a nyomásközéppont) előbbre kerül (ha csökken, akkor hátra). Ennek az lesz a következménye, hogy a siklási helyzetből egyszer kimozditott gépre olyan erőpár fog hatni, ami növelni igyekszik ezt a kimozdulást. Ha a gép orra megemelkedett, a felhajtóerő támadási pontja, amelyben a modelt mintegy felfüggesztve kell gondolnunk, előbbre került.



De a gép súlypontja változatlanul ott van, ahol az előbb volt, tehát a farokrész. Ezáltal az állásszög tovább nő, a nyomásközéppont tehát még előbbre kerül, a farok még lejjebb sülyed, mig végül a gép oly helyzetet vesz fel, hogy a szárny túljutva a kritikus állásszögön, átesik. Az átesés a felhajtóerő hirtelen csökkenését jelenti. A gépsúly változatlan. A felhajtóerő kisebb, tehát a model esni kezd. Esése közben a levegő csaknem merőlegesen éri a szárnyat, de az eddig figyelmen kivül hagyott vizszintes farokfelületet is. Bár ez kisebb, mint a szárny, nagy távolságra van a súlyponttól s igy a beleütköző levegő a modelt fejre állitja. Kezdődik a zuhanás.

A szárny állásszöge mind kisebb lesz, a felhajtó erő támadási pontja mind hátrább kerül. De ha ez a képzeletbeli felfüggesztési pont a szárny hátsó éle felé vándorol, akkor a model orra merül mindig mélyebbre, tehát most már emiatt



is mind meredekebb helyzetet fog felvenni. A meredek helyzet miatt azonban a gép sebessége is megnő, növekedni fog tehát a felhajtó erő is.

Bizonyos mértékü meredek siklás után a felhajtóerő oly nagy lesz, hogy hatása alatt a model a törzsével párhuzamosan is eltolódik. A vizszintes farok felállt (csillapitósik) ezen a módon a reááramló levegőhöz viszonyitva negativ állásszöget kap, aminek következményeként rajta oly felülről ható erő keletkezik, mely a farkot lenyomva, a modelt eredeti helyzetébe visszatériteni törekszik. A model felegyenesedésének megindulása azonban azt is jelenti, hogy a szárny állásszöge is csökkenni kezd. Az pedig a nyomásközéppont elővándorlását fogja maga után vonni s a játék előlről kezdődik.

Kérdés, hogyan lehet ez ellen védekezni?

(Folytatjuk.)

NEM FELEJTÜNK...*

A szentkatolnai kis templom harangja mélán kongatta el az éjfélt. Az ablakon besütött a teli hold ragyogó világa s ezüstszínűre festette a kert dúslombú gesztenyefáinak koronáját. Túl, a palaszínben szürkülő országúton, mint fehér foltok világlanak elő a kis székely falu apró házacskái. Asztalomon keskenynyakú üvegben még érintetlen a kadarka, melyet figyelmes házigazdám, a kisbíró, ebéd utánra szánt. Szorgalmi nekibuzdulásomban ügyet sem vetettem rá. Reggeli távfelderítő repülésem útvonala, az elhárító ágyúk és repülőterek tanulmányozásában köszöntött rám az éjfél, hogy első románfronti megfigyelőutunk készületlen ne találjon.

Ozsdola, Gelence, Kézdiszentlélek, Zabola... Mennyi kedves hangzású, hamisitatlan magyar név, mennyi veszélyeztetett, drága pontja Háromszék vármegyének, a román betörés inváziója óta. Zágon, a Mikes Kelemen szülővárosa, Imecsfalva, Esztelnek, a lófő székelyek ősi fészkei, hol minden kis kapu ennek a kemény magyar fajnak tiszta stílusérzékét dicséri. Az erdélyhegyek híres fürdői; Kászon, az oltvölgyi Tusnád torjai barlangjával; Jókai örökszép írásainak emléke leng e színmagyar vidék felett. Talán keresném is az ichor lelőhelyét és Tatrangi Dávidot, derék munkáshadát és csapkodószárnyú, csodás repülőgépét, a némán suhanó üvegsirályt, Hermione Peleiát, II. Árpád királyt, kinek egy intésére a hyalichor-gépek százai állnának zajtalan glédába, hogy halkan suhogó szárnyalással csapjanak az ellenfélre...

De egyszerre dühödt morgással búg fel az éjben a faluvégi repülőtáborunk „Brandenburgi" csoportjának motorfutása. Ez már nem álom, ez rideg valóság. Figyelmeztető, hogy már csak pár óránk van, aztán a modern Tatrangi Dávid, Korbuly László századának gépcsoportja rebben a légbe s indul Jókai regényalakja nyomán a Sereth völgye fölé, első szárnyalásra...

Mire rövid álomból felébredtem, hajnalodott. A kakaskukorékolás hangja belevész egy közeledő bricska zörgésébe.

Schwarz hadnagy, soros megfigyelőm, leugrik a kocsiról s izgatottan veri meg ablakomat.

— Halló, Hefty, még nincsen készen? Gyorsan, gyorsan, a gép már kint van a starton! —

— Nono, megvár az bennünket, hadnagy úr. Előbb jön a reggeli; vagy már túl van rajta?

Felelet helyett szaladna a bricskához, de az udvaron széles gesztussal köszön rá Csomor Áron kisbíró uram.

— Adjon Isten, hadnagy úr, tessék már előbb egy köcsög tejet leszippantani!

Megjelenik az asszony is, bogárszemű, pirosarcú, helyre menyecske.

— Te, Ágnes, — fordul a falu esze asszonyához, — egy kis harapnivalót hoznál az uraknak.

Térül-fordul a menyecske s hatalmas zománcos tálon, bábeli tornyokkal közeledik a tornác asztalához.

— Mi ez, Ágnes asszony?

— Egy kis kürtös kalács, — pironkodik, — tennap süttem, jó lesz fölöstökre, hogy meg ne éhezzenek odafenn.

Kiadós traktátum után, még egy falat szalonna is lecsúszott a friss béles után, kirobogtunk a hadnaggyal a falu főutcájára. A Sinkovits-kastélynál felkanyarodtunk a repülőtérre, — csak úgy tempósan, — hiszen amit késünk, odafent nem nehéz behozni... hol nincs útkanyar, sorompó, akadály, csak — direkció toronyiránt!...

A kedves kis pilóta-szoba előtt leszálltunk. Körülfutó virágágyakban, friss növésű fűszálak közt bólogat a szelíd százszorszép fehér-sárga bóbitája; itt-ott egy árvácska feje kandikál elő, a korai rózsabokrok töve mellől. Példás rend mindenfelé, virágágyakban s hangársátrak glédájában egyaránt.

Móric, a parancsnok hatalmas farkaskutyája, figyelmesen szemléli öltözésünket. S miután meggyőződött róla, hogy gazdája holmijából mi sem kerül idegen kézbe, fölényes nyujtózkodással hever ki, hogy a horizontról lassan felfelé ívelő nap meleg sugaraiban sütkérezzék.

Még egy rövid próba a géppuskával, majd az idegességtől szabadulni nem tudó megfigyelőmnek is sikerül végre tisztára törülnie nagy védőszemüvegét s most már csak azt kell megvárnom, míg a kesztyűgombolás fontos és komplikált művelete is befejeződik, — aztán felzúg kétszázlóerős motorunk s a hatalmas, új Brandenburgi hangos bömböléssel ragad fel bennünket a levegőbe.

A kötelező tisztelgő kör a repülőtér felett, — egy második Kézdivásárhely előtt s Nyujtód felett áthaladva, már előttünk is a Kárpátok csodás zöldben játszó, hullámos gerince.

A hegyekkel emelkedő országút, egy szeszélyesen kanyargó szerpentinúton, az Ojtózi-szorosba fut. Köröttünk a másfélezerméteres berecki hegyek fenyőborította fejei ágaskodnak, távolabbról ide látszik Sósmező szétlőtt tornyú kis temploma. Ma egy esztendeje még csak végső magyar stáció a falu szélén húzódó országhatáron, honnan még magyar zsolozsma hangjait vitte a szél Hárja felé, — most harcszíntér, hol drótakadályok, spanyollovasok ágaskodnak s mögöttük József főherceg magyar fiai védik sokszoros túlerővel az erdélyi határt.

Gyors emelkedéssel pár perc mulva legyűrjük az utolsó hegyeket is A Sereth felé lankásan lejtő Kárpátok oldaláról előviláglanak a jellegzetes oláh falvak szétszórt házacskái, melyek innen, felülről, inkább látszanak juhok aklainak, mint emberi lakóhelyeknek.

Most aztán törhetjük nyelvünket, mikor Slanicului, Herestrau, Pazaul, Boglui, Mielului, talán még a kerületi prefektus előtt is ismeretlen kis vityilló halmainak neveit kell majd jelentésünkben megörökíteni. Bizony, a jó pakulárok legmerészebbje sem merte volna álmodni, hogy bocskorral taposott földje ilyetén, még történelmi nevezetességre is teend szert, s hogy a Trótus és Tazlău találkozásánál fekvő kis Onesti repülőtere és vasúti állomása, céltáblája lehet egykor hadseregünk offenzivájának.

Bogdanescitől északra fordulva, Tirgul Ocnának tartottunk, hogy a Trotus folyását követve, végigkutassuk a Kárpátok s a Berzunt között elterülő völgyet. A felhőtlen égről ragyogó nap ferde sugarai, gigantikus vonalú csipkékben vetik a völgyre a Csíki hegyek árnyékát, míg a Berzunt haragos zöld erdőkkel borított gerince szinte sugározni látszik a föld tavaszutói párázatában.

Schwarz hadnagy szorgalmasan fotografál s időnint kémlelő pillantásokkal vizsgálja az eget. Ugyan mit figyelhet, mikor az azúrkék égbolton még csak felhőcske sincs?...

Éppen ez a csodálatos. Mintha a francia vezetőkkel operáló ellenfeleinknek nem volnának légvédelmi ágyúi, — egész utunk alatt még nyomát sem láttuk a tüzérség munkájának.

Doftana felett áthaladva, a hadnagy hirtelen a vállamba kap s ijedten mutat rázsút alá. No persze, az első báránykák. Szelidek és olyan fehérek, mintha a földmívelésügyi kiküldöttnek való bemutatkozásra készülődnének.

Mosolyogva legyintek Schwarz hadnagynak, de állhatatosan a füstgomolyagokra szegeződő nyugtalan pillantása elárulja, hogy az életében most először látott srapnell-felhőcskék lassú szaporodása izgatja.

Megnyugtatására a rég bevált cselhez folyamodom. Hirtelen visszafordítom gépünket s egyenesen odarepülök, hol a legsűrűbben úsznak a fehér füstgomolyok.

Schwarz érthetetlennek találja ezt s olyasmit kiabál, hogy inkább vissza, északnak, — arra vezet az utunk.

Amint túlhaladtunk a pásztázott zónán, egyszerre mögöttünk csapódnak ki az égre a füstfelhők, de jóval alattunk. — A csel tehát sikerült; az oláh tüzérség rárepülésemet félremagyarázva, rövidebbre időzített srapnelleket küld s ezt az 500 méteres távkülönbséget már be sem hozza többet.

Schwarz felderülő arccal hajol hozzám:

— Öreg róka, hát csak repüljön, ahogy jónak látja, tovább!

Pár perc mulva célunknál is vagyunk. Comanesci állomásán nagy sürgést-forgást fotografál megfigyelőm, — ledobja két Skoda-bombánkat, azután megadja a jelet — hazafelé.

Délnek fordulok s teljes motorerővel emelkedünk a völgyből a Kárpátok fölé. Előttünk a Nagy Sándor 1700 méteres csúcsa zárja be a csíki hegyek vonalát, azon túl már idecsillog a Fekete-Ügy Lemhény felé szaladó vékony erecskéje.

Csíki hegyek — szép Erdélyország.

Csodás nyugalom terül el az erdős bércek felett, mintha mitsem tudnának alant a dúló háborúból. A Nemere feje még fehér, de deres a Cléja üstöke is és messze mögöttünk búcsút intenek a Káposztás és Baska tetői. Kedvem volna egy kicsit kóválygni felettük, a madarak gondtalan csapongásával, feledve bajt, forradalmat, háborút, — leszállni egy kis székely falu dúcos tornácára, — lélekben felüdülni a csavarintós észjárású, de mindig becsületes gondolkodású emberek sajátos elmélkedésein, palánkot dagasztani odakünn a padkán vagy hűsölni a nappaliban egy kis udvarhelyi kadar mellett... nagynéha szólni is egyszer, de — csak ha muszáj...

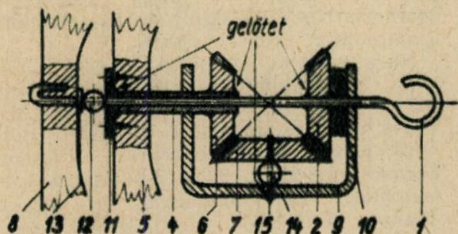
(Folytatjuk)

* Vitéz Hefty „Repülők előre" c. emlékirataiból.

MŰSZAKI ÉRDEKESSÉGEK

Légcsavarmeghajtó szerkezet ellenkező irányban forgó közös tengelyű légcsavarok részére

Szükség lehet egyes modeleknél a légcsavar csavarónyomatékának teljes vagy részleges kiküszöbölésére. Normál gumimotoros vagy benzinmotoros modeleinknél ez a nyomaték még kisegítő megoldásokkal is csökkenthető a kellő értékre, de sebes-



ségi modeleknél vagy egyéb okból kisfesztávú modeleknél már más megoldást kell keresnünk.

Az egyik ilyen jól bevált megoldás az, hogy közvetlenül egymás mögött két légcsavart alkalmazunk és ez a két légcsavar egymással ellentétes irányban forog.

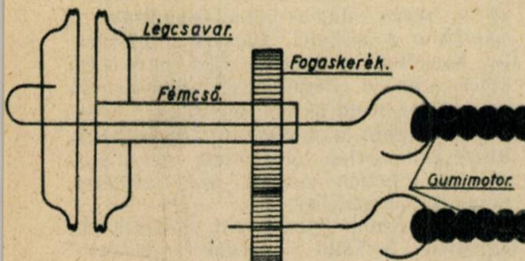
Az ellentétes irányban forgó légcsavarok meghajtására több megoldást is ismerünk. Közös vonásuk az, hogy általában két motort kell beépíteni a meghajtáshoz. Érdekes meghajtószerkezetet ismertet a Der Deutsche Sportflieger című német repülőfolyóirat. A meghajtás aránylag egyszerű és csak egyetlen gumimotor kell hozzá.

Három darab 1 : 1 áttételű kúpfogaskerékből és a csapágyazásból áll a meghajtószerkezet. Vázlatos rajzát ábránk mutatja. Működése a rajz után minden magyarázat nélkül is érthető.

Megjegyezzük, hogy az ilyen légcsavarelrendezésnél legkedvezőbb eredményt akkor kapjuk, ha a hátul lévő légcsavar emelkedése valamivel nagyobb, mint a másiké.

Meghajtószerkezet ellentétes irányban futó közöstengelyű légcsavarok részére

Az előbbihez hasonló meghajtószerkezetet használnak a horvát modelezők. A meghajtószerkezet vázlatos rajzát a mellékelt ábránk mutatja. Itt már két motort találunk. Meggondolandó a két szerkezet összehasonlításánál mindenesetre az, hogy ebben az esetben nem kell kétszerakkora gumimeny-

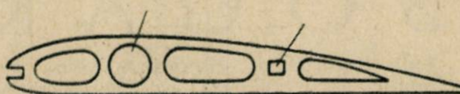


nyiséget alkalmaznunk, mint az előbb. Megtévesztő ugyan első pillanatban az, hogy az előzőnél csak egy motorra van szükség, míg a másodiknál kettőre, de az elsőnél használt egyetlen motornak jóval nagyobb keresztmetszetűnek kell lenni, mint a horvát rendszernél egynek-egynek. Természetes is ez. A német meghajtószerkezetnek egyetlen motorja két légcsavart tart mozgásban. A horvát rendszernél mindegyik légcsavarnak külön motorja van. Azonos gumimennyiséget az utóbbi rendszer kedvezőbb hatásfokokkal használ ki.

Német tapasztalatok csőfőtartóval

Nagyobb vitorlázómodelek vagy hozzá hasonló méretű benzinmotoros modelek tervezésénél a szilárdságtan elveinek ismerete már tetemes előnyt nyújt a modeltervezőnek. A model egyes alkatrészei már elérik azt a nagyságot, ahol a legnagyobb szilárdság és a vele párosult könnyűség már nem a legegyszerűbb szerkezete.

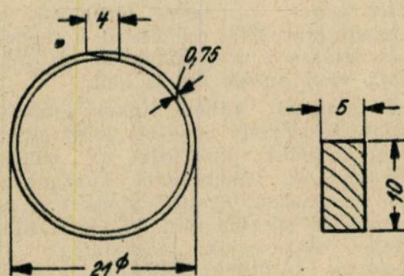
Nagyon sok főtartómegoldást ismerünk a nagygépek építésénél. Ugyanolyan súly mellett szilárdabb szerkezetet adnak, de a modelépítésnél ritkán használjuk őket. Modeleinknél használatos két, sőt sokszor csak egy lécből álló főtartó a súlyához képest nem a legnagyobb szilárdságú, de kétségtelen, hogy a legegyszerűbben építhető. Modelezés szempontjából ez döntő tényező. Például a sárkány súlyát minden esz-



közzel csökkenteni akarjuk, de — természetesen, nem a szilárdság rovására. Ebben az esetben el kell hagyni az ilyen egyszerű megoldást és a szilárdságtanhoz fordulunk tanácsért.

Ilyen törekvések jegyében született meg a modeleknél a repülőgépépítésben is bevált csőfőtartó. Németországban egy müncheni modelező, Ludwig Schönauer foglalkozott behatóan a csőfőtartó kérdésével. A következőket írja a német modelező szaklapban:

„Egy 5×10 mm-es lécnek, amit például a model főtartójaként használunk, meghatározott szilárdsága van. Ha ez



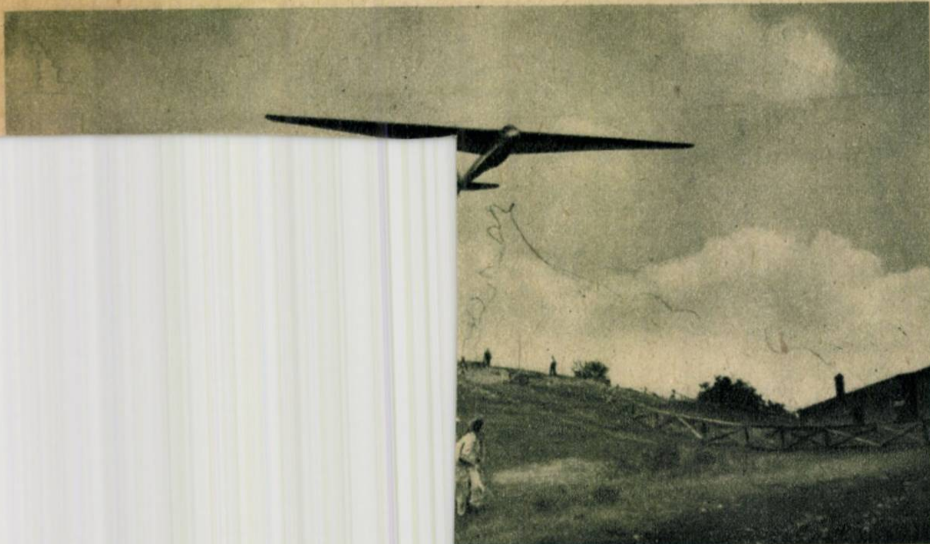


a szilárdság nem elegendő, de vastagabb léccel nagyobb súlya miatt nem akarjuk helyettesíteni az eredetit, más főtartómegoldást kell választani. A különböző főtartórendszerek között jó eredményt ad a csőfőtartó.

Az 5×10 mm méretű léc keresztmetszeti területe 50 mm². Ha ezt a lécet helyettesíteni akarom egy 0.75 mm rétegeslemezből készült csővel úgy, hogy az *anyag* keresztmetszeti felülete ugyancsak 50 cm² legyen, akkor 21 mm átmérőjű csövet kapok.

Ha a csövet valóban elkészítjük és összehasonlító kísérleteket végzünk az eredeti léccel, a következő eredményt kapjuk: A csőfőtartó csavarásra sokkal inkább igénybevehető. Csavarási szilárdsága 3,5-szer akkora, mint a lécé (faroknélküliéknél nagyon kedvező tulajdonság). A hajlítást is jobban bírja. A csőfőtartó körülbelül háromszor akkora teher alatt törik el, mint a léc.

A csőfőtartó kipróbálása egy 2500 mm fesztávolságú modelben történt. Schönauer szerint a megoldás minden szempontból bevált. A model szárnya könnyű és rendkívül szilárd.



BOGÁR

esti kivilágítását minden alkalommal figyeljük és olvassuk. Egy-egy jól sikerült füstírás hangos elragadtatást vált ki a közönségből.

De magam is ápolom a repülő vonatkozású ismeretségeket. Egy repülőtisztnek segédkezem néha a gumit szerelni a motorkerékpárjára. Csodálatom azonban nőtt, amikor meghallottam, hogy vitorlázó géppel is repül. Köztünk a vitorlázó mint fapálcikákból összeragasztott gép volt ismeretes.

Nagy az öröm. Elmarad az óra. Törökülésben ülünk és hallgatjuk az előadást. Svachulay bácsi a repülés hőskoráról és utána a modelezésről beszél. Bemutatja a legutóbbi modelverseny győztes gépét. A tulajdonosa nem tudta személyesen indítani, mert nem tudott Pestre jönni. Barátját kérte meg. Nagyon bízott a gépében, bár tudta, mit jelent az, hogy nem ismerős kezek indítják. A gép nem hozott szégyent a gazdájára. A verseny győztese lett.

Az előadás végén megalakult az iskola Aero Köre. Szerettem volna belépni, de számomra ez lehetetlenség volt, mert a megállapított kis összeget sem tudtam volna befizetni.

Fájó szívvel figyeltem osztálytársaimat. Szépen haladtak. Modeljeik igézően szépen repültek.

Az idők javulásával végre én is felcsaphattam modelezőnek. Energikus, tetterős tanár úr vezette az Aero Kört. Propagandát nem csinált, de egyéniségével és céltudatos munkájával vonzotta a diákokat. Mint számtantanáromnak igazán csak köszönettel tartozom, mert ő tanított meg bennünket a céltudatos, pontos gondolkodásra és az azt követő végrehajtásra, a munkára. Örömmel hallottam, amikor a modelezés élére állították, mert benne olyan vezetőt kapott a magyar modelezés, aki tapasztalataival és tudásával a modelezést tervszerű munkájával olyan fokra viszi, ahol annak állnia kell.

Barátommal külön utakon jártunk. Saját tervezésű gépeket készítettünk. Érdeklődésünk kiterjedt az elméleti anyagra is. Tanárunktól kaptunk német könyveket. Szabad időnket a modelezés és olvasás tölti ki. Az eredményeket összevetjük, megvitatjuk. Válaszútra kerülünk. Milyen modeleket építsünk? Motorost-e vagy vitorlázót? A motoros model monoton egyformasággal végig repüli azt a távot, amire a gumiban felhalmozott munka képesíti. Semmi fantázia nincs benne. Kényelmes megoldás, mert minden szabad térség alkalmas terep a repüléséhez.

Választjuk a kényelmetlenséget, a sok futkosást, de a lehetőséget is a nagyobb repülésekre.

Jön is az első nagy probléma. Alkalmas terepet kell találnunk a gépek indítására. Egyszerűnek látszik, mert Budán van elég hegy. De mi Pesten lakunk. Utazásainkat Szent Péter lovain tesszük meg, hogy a gépek a szállítás közben meg ne sérüljenek. (Ezzel természetesen csak magunkat vigasztaljuk, mert a megfelelő pénz nem áll rendelkezésre. Amink van, az a modelezéshez kell.) Ebben az időben a modelező azonban „új kapu" volt, akit mindenki megbámult. Ez még csak hagyján! De az utcagyerekek hosszú darabon elkísértek könyörögve, hogy csak egyszer, de egyetlen egyszer dobjuk el és repültessük a modelünket. A szemtelenje a kisebb gépet el is kérte. Csak azt a kicsit adjuk neki — kérte ő „szerényen". Akadt közöttük azonban rajongó is. Ez egészen kijött velünk. Nézte a repülését a gépnek s ha megengedtük, vissza is hozta. Ezekkel már jobban kijöttünk.

A tapasztaltakon okulva aztán úgy közlekedtünk, hogy a sűrűn lakott részeket elkerültük. Így jutottunk a Sas-hegyre és ez lett a „terepünk".

A tanulás mellett a modelezés foglalta el minden időnket. Modeljeink repülése alapján a repülés alapelveit gyakorlatban tapasztaltuk és elméleti ismereteink „vérré" váltak.

Nagy volt az örömünk, ha szeles idő volt. Nem kellett félteni modeljeinket az alant elterülő szőlőktől. Egy-egy repülés után mind többet és többet tudtunk meg a vitorlázó repülés titkaiból. Hamar rájöttünk, hogy modeljeink legnagyobb fogyatékossága a pilóta hiánya. De majd segítünk mi ezen. Megtanulunk repülni és akkor ki tudjuk használni az emelő szelet. Már nézelődtünk a következő lépcsőfok felé.

Egy fiatalember szólított meg bennünket. Már hosszabb idő óta nézegette a tevékenységünket. Barátságos volt, de mi is, mert vitorlázó jelvényt pillantottunk meg gomblyukában. Kérdéseinkre szívesen válaszolt. Mi sajnálattal állapíthattuk meg (már nem először), hogy repülni nem mehetünk, mert igazgatónk ezt nem engedné. Minden, ami az életben jó és hasznos ismerte, az előtte tilos. Egyet azonban megígérhettünk. Kilátogatunk Farkashegyre.

Egy vasárnap reggel osztályfőnökünket kész tények elé állítottuk. Mosolygott a merészségünkön, de elengedett a diákmiséről, mivel kora reggel már meghallgattuk az ő miséjét.

A végállomástól toronyirányt nekiindultunk a Farkas-hegynek. Nemsokára lekerült rólunk a kabát, de azért megállás nélkül folytattuk utunkat.

Farkas-hegyen egy Aero Kör házi versenyt tartott. A nyertes gép igen szép repülést hajtott végre. Kiment a völgy fölé, belekörözött a hőlégkéménybe. Szépen kiemelkedett, majd folytatta útját az épülő budaörsi repülőtér felé eső völgyben.

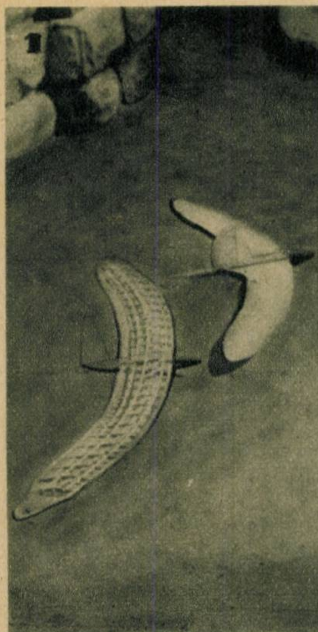
A vitorlázók is összeszerelték a Zöglinget és előrehozták a meredély szélére. Felálltak a kihúzók. A vezényszóra zerge ügyességgel ugráltak a sziklákon a kötéllel. Elszorult lélekzettel figyeltem a startot. Egy pár zötyködés után a Zögling elemelkedett és máris kinn volt a mélység fölött. Beleéltem magam a gépben ülő helyébe és kissé kellemetlen érzés lett úrrá rajtam. A kihúzók viszont nagy nehezen valahogy megálltak.

A gép jobb fordulóval leszállt az egyetlen leszálló helynek nevezhető réten.

Megállapítottuk magunkban, hogy cseppet sem lehet kellemes a meredekről startolni és hirtelen a mélység fölé kerülni, amikor alant csupa szőlőkaró mered felfelé.

De megbíráltuk a repülést is modelező tudásunk alapján. Bírálatunk sokban egyezett az oktatóéval s így meg voltunk győződve, hogy hamar megtanulunk repülni. Fölbuzdulásunkban elhatároztuk, hogy újabb kirándulást teszünk a Hármashatárhegyre.

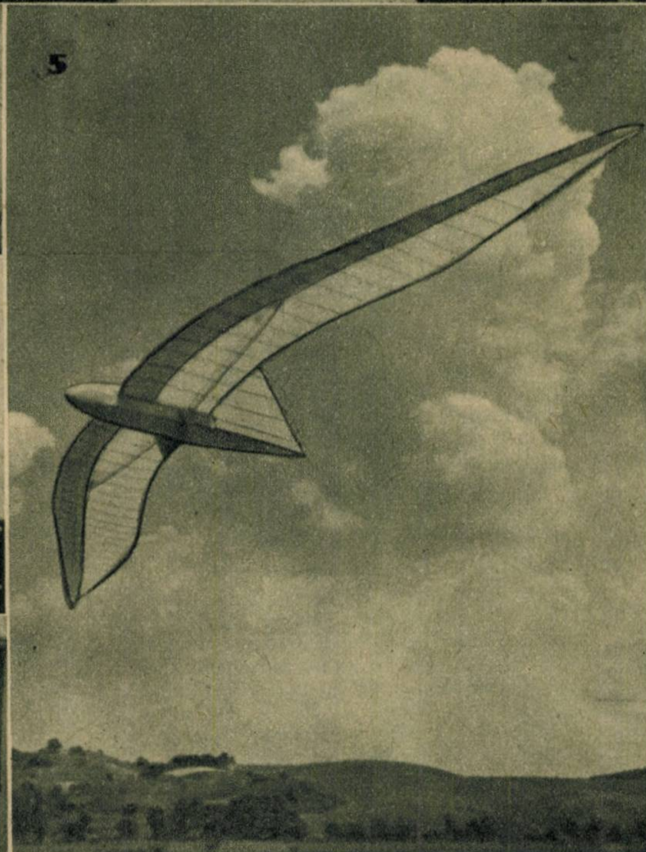
N. H.







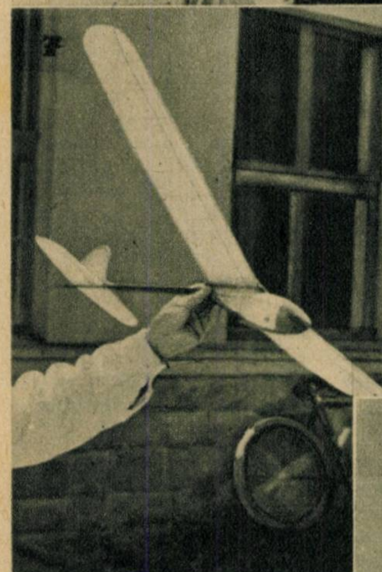


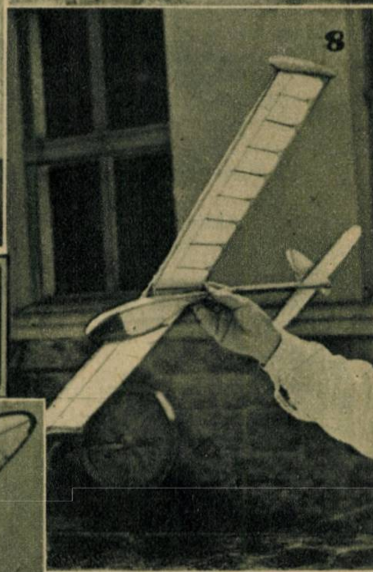


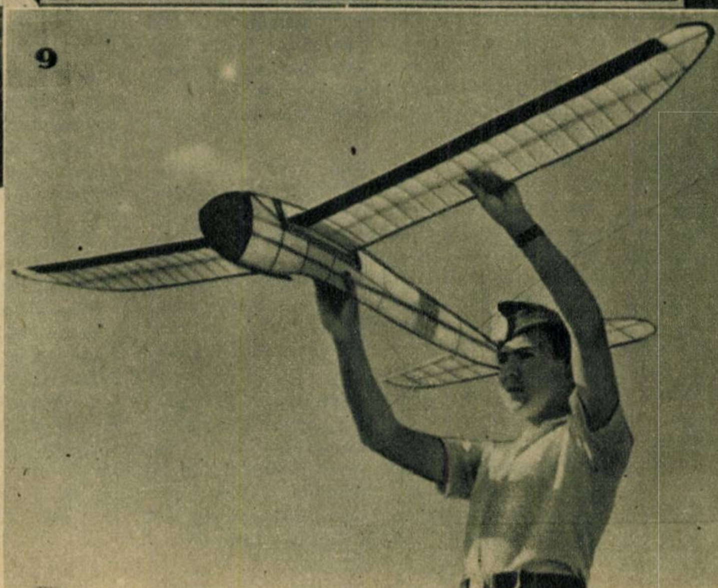


AZ O. L. R. M. K. OKTATÓI TANFOLYAM ÚJTIPUSÚ MODELJEI

(Foto: Ijjász)







1. Két újtípusú faroknélküli model
2. Magasindításra alkalmas nagyteljesítményű faroknélküli model (IBO-247A)
3. Orrkormányos faroknélküli model
4. A levente benzinmotoros
5. IBO-247 A a levegőben
6. „Uborka" törzzsel épített új nagyteljesítményű termikvitorlázó
7. Egy kisméretű, de jóteljesítményű model. (6 km táv.) IBO-249 A.
8. Az IBO-249 C. zárólapos kivitel
9. Nagyteljesítményű vitorlázó model (IBO-243 B) 14 perc után az indítóhely fölött, mintegy 2000 m magasan felhőben eltűnt

HIREK

KÖRZETI VERSENYEK

Budapestkörnyék

1944 július 2.

A versenyt rendezte dr. Horváth Péter tanár. A Magyar Aero Szövetséget Nagy Julián osztályvezető képviselte.

A Bp. Rákosmezőn megkezdett versenyt az ellenséges légitámadás, sajnos, félbeszakította. A verseny folytatását két héttel későbbre halasztották.

Debrecen

A verseny rendezője Szombathy Imre tanár. A Magyar Aero Szövetség képviseletében Udvardy István jelent meg.

Részletes eredmények:

1. Illyés Béla, Nagyvárad, levente, 18' 14". 2. Nagy Sándor, Debrecen, levente, 9' 17". 3. Tóth Sándor, Debrecen, levente, 6' 20". 4. Varga Dezső, Kisújszállás, 5' 53". 5. Kiss Ernő, Debrecen, levente, 4' 17". 6. Palotás Béla, Nagyvárad, levente, 3' 57". 7. Lovász Gyula, Debrecen, levente, 2' 33". 8. Lovász Gyula, Debrecen, levente, 1' 53". 8. Boros László, Mezőtúr, 1' 40". 10. Varga Dezső, Kisújszállás, 1' 40". 11. Vadas Jenő, Kisújszállás, 1' 23". 12. Kiss Ernő, Debrecen, levente, 1' 22". 13. Palotás Béla, Nagyvárad, levente, 1' 22". 14. Lovász Gyula, Debrecen, levente, 1' 06". 15. Sáry Gyula, Debrecen, állami gimnázium, 1' 02".

Kassa

A verseny rendezője Veres József tanár. A Magyar Aero Szövetséget Tariska rep. százados képviselte.

Részletes eredmények:

1. Csabai István, Sárospatak, ref. gimn., 17' 01". 2. Tarits Zoltán, Sárospatak, reg. gimn., 13' 30". 3. Blank Tibor, Sárospatak, ref. gimn., 8' 40". 4. Székely Elek, Kassa, gépipari középisk., 5' 27". 5. Siposs Géza, egyéni mód., 4' 19". 6. Bajkay István, Kassa, Hunfalvy gimn., 1' 37". 7. Komjáthy Tibor, Kassa, gépipari középisk., 1' 26".

Esztergom

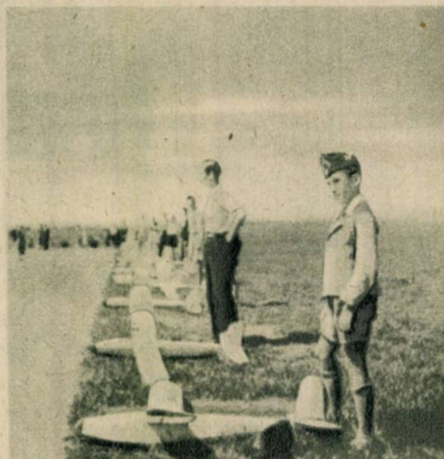
A verseny rendezője Bodnár László főmérnök. A Magyar Aero Szövetség képviseletében Réder György előadó és Mihaletzky Róbert s. titkár jelent meg.

Részletes eredmények:

1. Kopácsik István, Esztergom, levente, 19' 10". 2. Kopácsik István, Esztergom, levente, 4' 52". 3. Nábrádi János, Esztergom, Szent Imre gimn., 4' 50". 4. Kapros Károly, Esztergom, Szent Imre gimn., 4' 45". 5. Kopácsik István, Esztergom, levente, 4' 20". 6. Debnárik János, Esztergom, levente, 4' 10". 7. Debnárik János, Esztergom, levente, 3' 50". 8. Kopácsik István, Esztergom, levente, 3' 45". 9. Nábrádi János, Esztergom, Szent Imre gimn., 3' 45". 10. Debnárik János, Esztergom, levente, 3' 30". 11. Keresztes György, Esztergom, Szent Imre gimn., 3' 25". 12. Keresztes György, Esztergom, Szent Imre gimn., 3' 25". 13. Gáspár Gyula, Esztergom, levente, 3' 05". 15. Albert László, Lábatlan, levente, 2' 50". 15. Kurcz Géza, Esztergom, levente, 2' 40". 16. Debnárik Lajos, Esztergom, levente, 2' 30". 17. Nábrádi János, Esztergom, Szent Imre gimn., 2' 26". 18. Klapper Róbert, Tata, kegyesrendi gimn., 2' 20". 19. Valert Gyula, Lábatlan, levente, 2' 15". 20. Kurcz Géza, Esztergom, levente, 2' 15". 21. Lukács János, Tatabánya, MÁK, levente, 2' 7". 22. Györgyfalvy Dezső, Esztergom, Szent Imre gimn., 2' 05". 23. Szuroviák László, Esztergom, Aero-Ever, 2' 04".

Marosvásárhely

Június 11-én derűs napsütéses időben a marosvásárhelyi repülőtéren rendezte körzeti versenyét a Magyar Aero Szövetség 7. sz. Körzeti Központja. A verseny rendezője Tóth Sándor tanár. A Magyar Aero Szövetség képviseletében Hanka Lajos titkár jelent meg.



A modelek kidolgozása a vásárhelyiektől már megszokott precíz, gondos munka. Csupán egy panaszunk lehet: Nem láttunk új arcokat! Többnyire a régi gárda emberei dolgoznak. Háziversenyükön nagyobb szerencséjük volt: Hints Ottó polg. isk. tagja által épített benzinmotoros model 33 percet repült. Trozner Ferenc modelje 3 óra 7 percet repült. Sajnos, e teljesítményt a F. A. S. szabályai szerint nem lehet igazolni.

A verseny részletes eredményei:

1. András Béla, Marosvásárhelyi Levente, 5' 21". 2. Botos István, Marosvásárhelyi polg. isk., 3' 52". 3. Barabási György, rk. gimn., 3' 49". 4. Schranek László, rk. gimn., 2' 57". 5. Sükösd Zoltán, ref. gimn., 2' 50". 6. Budai András, ref. gimn., 2' 50". 7. Hincs Ottó, polg. isk., 2' 45". 8. Trozner Ferenc, ref. gimn., 2' 6". 9. Bedő Sándor, ref. gimn., 2'.

Miskolc

A helyi körülmények miatt a versenyt két napon rendezték, mégpedig június 25-én és 29-én. A Miskolc közelében lévő Hejőcsaba-i legelő igen alkalmas terepnek vált be. Az idő is kedvező volt és így bizony sok szép eredményt értek el, sőt rekordot is állítottak fel. Balázs József Miskolc, kat. gimn. aerokörének tagja által épített model 3600 m magasságot ért el, miközben 1 óra 50 percig tartották szemmel. Mindkét teljesítmény nemzetközi rekord. Hitelesítése folyamatban van. E nagy teljesítményt elérő model adatait és rajzát lapunk egyik legközelebbi számában fogjuk ismertetni.

A versenyt Tóth Kálmán, a kir. kat. gimnázium tanára rendezte. A Magyar Aero Szövetséget Hanka Lajos titkár képviselte. A starthoz álló gépeknél bizony meglátszott, hogy építőjük ügyes modelezők. A modelek java része kifogástalanul, szépen megépíttettek és gondosan beállíttottak. Az eredmény nem maradt el. Köztük láttunk több Uborkát, CF—17. és több miskolci tervezésű modelt is, mely igen jól repült.

Összesen 79 modelt neveztek be: Hatvanból 2, Gyöngyösről 3, Putnokról 6 (köztük egy rádióirányítású), Tiszaföldvár—Martfű-ről 5, Jolsvából 7 és Rozsnyóról 5 modelt. Miskolciak megoszlása: egyéniek 3, MÁV 16, Gépipari középiskola 4, Központi műhelyből 27, Levente Egyesületből 2 db model.

Részletes eredmények:

1. Balázs József, Miskolc, kat. gimn. 1 óra 50'. 2. Stefán László, MÁV tanműhely, 29' 23". 3. Veloh Gyula, kat. gimn., 22' 39'. 4. Gácsi László, kat. gimn., 10' 60". 5. Szakos Lukács, gépipari középisk., 15' 30". 6. Lukács Imre, kat. gimn., 14' 55". 7. Tóth Kálmán, körzetvezető, 12' 30". 8. Kajas Sándor, MÁV tanműhely, 10' 50". 9. Ladányi István, I. polg., 4' 45". 10. Szakos Lukács, gépipari középisk., 3' 23". 11. Szaládnya Sándor, MÁV tanműhely, 3. 20".

Pécs

A verseny rendezője Felegyi Román tanár. A Magyar Aero Szövetség képviseletében Nagy Julián osztályvezető jelent meg.

1. Cserjési János, Kaposvár, levente, 17' 30". 2. Bodajky Lajos, Pécs, Széchenyi gimn., 12' 15". 3. Sarbak Géza, Pécs, ciszterci gimn., 3' 50". 4. Darazsacz Mátyás, Pécs, polg. isk., 2' 52". 5. Füredi Gyula, Pécs, fémipari isk., 2' 40". 6. Bognár Konrád, Kaposvár, levente, 2' 10". 7. Szüle Andor, Csurgó, ref. gimn., 2' 5". 8. Dorosits József, Pécs, polg. isk., 2' 2". 9. Knapp Tibor, Pécs, levente, 2' 2". 10. Székely Sándor, Mohács, Városi gimn., 1' 47". 11. Cserjési János, Kaposvár, levente, 1' 40". 12. Darazsacz János, Pécs, fémipari isk., 1' 23". 13. Szüle János, Csurgó, ref. gimn., 1' 22". 14. Molnár Sándor, Kaposvár, levente, 1' 18". 15. Kormos Ferenc, Pécs, egyéni, 1' 16". 16. Szabó Ernő, Csurgó, ref. gimn., 1' 14". 17. Darazsacz Mátyás, Pécs, polg. isk., 1' 4". 18. Stenád József, Pécs, ciszterci gimn., 1' 3".

Szatmárnémeti

1944 június 18.

A versenyt rendezte Jámbor Sándor tanár. A magyar Aero Szövetség képviseletében megjelent Michaletzky Róbert s. titkár.

Részletes eredmények:

1. Bányai Ferenc, Szatmárnémeti, felsőipariskola, 7' 38". 2. Szerémi Sándor, Szatmárnémeti, kir. kat. gimn., 3' 22". 3. Kővári István, Nyíregyháza, evang. gimn., 3' 20". 4. László Zoltán, Szatmárnémeti, ref. gimn., 2' 43". 5. Kádár János, Nagybánya, levente, 1' 28". 6. vitéz Fehérvári József, Szatmárnémeti, ker. isk., 1' 26". 7. Tankóczy László, Szatmárnémeti, ref. gimn., 1' 24". 8. Sütő Ferenc, Nagybánya, levente, 1' 22". 9. László Zoltán, Szatmárnémeti, ref. gimn., 1' 20". 10. Tankóczy László, Szatmárnémeti, ref. gimn., 1' 9". 11. Róth Ferenc, Szatmárnémeti, kat. gimn., 1' 3".

Szeged

A verseny rendezője Lázár László tanár. A Magyar Aero Szövetség képviseletében Réder György előadó jelent meg.

Részletes eredmények:

1. Tóth András, Hódmezővásárhely, Levente Egyesület, 8' 35". 2. Farkas István, Szeged, Rep. Egy., 8' 15". 3. Hajdu Sándor, Hódmezővásárhely, gimn., 7' 14". 4. Nákits János, Szőreg, levente, 4' 45". 5. Földes Gusztáv, Szőreg, levente, 3' 22". 6. Soltész Kálmán, Szőreg, levente, 3' 7". 7. Hára Károly, Hódmezővásárhely, cserkészcsapat, 2' 34". 8. Földes Tibor, Szőreg, levente, 2' 20". 9. Darida Jenő, Hódmezővásárhely, levente, 2' 9". 10. Szikes Zoltán, Makó, gimn., 2' 9". 11. Papp János, Szeged, Rep. Egy., 2' 7". 12. Hári Imre, Hódmezővásárhely, cserk. csapat, 2' 5". 13. Szőnyi Jenő, Szeged, Rep. Egy., 2' 5". 14. Háril Gyula, Hódmezővásárhely, cserk. csapat, 2' 15. Sebestyén Zsigmond, Szőreg, levente, 1' 16. Császár Elek, Szeged, Rep. Egy., 1' 50". 17. Bálint Ferenc, Szőreg, levente, 1' 40". 18. Dóda Ernő, Hódmezővásárhely, levente, 1' 70". 20. Törökgyörgy Ernő, Hódmezővásár-

hely, cser. csapat, 1' 30". 21. Szilágyi Péter Szeged, Baross gimn., 1' 28". 22. Becsey Zoltán, Szeged, Piarista gimn., 1' 26".

Székesfehérvár

A verseny rendezője Biró István tanár. A Magyar Aero Szövetség képviseletében Réder György előadó jelent meg.

Részletes eredmények:

1. Győre Tibor, Székesfehérvár, levente, 7' 20". 2. Ignácz Flórián, Dombóvár, kir. kat. gimn., 4' 50". 3. Nagy Tibor, Dombóvár, kir. kat. gimn., 3' 7". 4. Halasy József, Székesfehérvár, ipari középiskola, 1' 48". 5. Kiss Sándor, Mosonmagyaróvár, kegyesrendi gimn., 1' 14". 6. Hebenstreit Ernő, Mosonmagyaróvár, kegyesrendi gimn., 1' 5". 7. Moldoványi Ede, Dombóvár, kir. kat. gimn., 1' 2".

Szombathely

A szombathelyi körzet június 13-ra hirdette versenyét. A nagy esőzések miatt azonban csak 25-én tudták megtartani Váton, a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap sportrepülőterén.

Szombathelyi repülőmodelezés új keletű. Haigli Szilárd, a premontrei gimnázium tanára indította meg a munkát és fogta egybe a modelezőket a MAeSz 13. sz. központi műhelyébe. A versenyen a Magyar Aero Szövetség képviseletében Hanka Lajos jelent meg. A versenyre benevezett modeleknél bizony meglátszik, hogy kezdők, de tagadhatatlan a jóakarat és a nagy igyekvés. Egészen biztos, rövid idő alatt elérik az öreg modelezők nívóját. Vezetőik nagyon értenek a fiúk vezetéséhez és a legjobb irányban halad a munka.

A versenynap legjobb eredményét Flanisch Ottó szombathelyi II. sz. polg. isk. aero körének tagja által épített gép érte el: 35' és 50"-cel tudták a modelt szemmel tartani. A 2000 m magas felhőbe eltűnt. A szombathelyi keret felügyelője megpróbálta Bücker gépével utolérni, de sajnos, a model ügyesebb volt és egy felhő segítségével megszökött. Napokra rá jelentették megtalálását.

A verseny részletes eredménye:

1. Flamisch Ottó, Szombathely, polg. isk., 35' 50". 2. Horváth Miklós, Szombathely, prem. gimn., 4' 8". 3. Csek László, Szombathely, keresk. isk., 2' 54". 4. Rajki Károly, Szombathely, prem. gimn., 2' 49". 5. Horváth István Szombathely, keresk. isk., 2' 38". 6. Pintér, József, Szombathely, prem. gimn., 2' 6". 7. Simonffy Ferenc, Zalaegerszeg, áll. polg. 1' 44'. 6. Horváth Ottó, Szombathely, prem. gimn., 1' 30". 9. Beck Rezső, Sopron, Bencés gimn., 1' 21". 10. Dénes Imre, Celldömölk, levente szakoszt., 1' 9". 11. Pintér József, Szombathely, prem. gimn., 1' 8". 12. Antoni Attila, Szombathely, prem. gimn., 1' 5". 13. Soós Lajos, Szombathely, I. sz. polg. isk. 1' 2".

Ujvidék

1944 június 29.

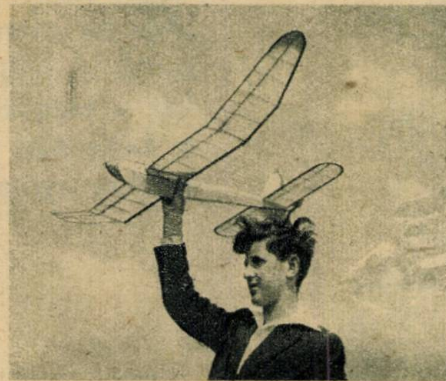
A versenyt rendezte Domokos Géza. A Magyar Aero Szövetséget Michaletzky Róbert s. titkár képviselte.

Részletes eredmények:

1. Bezzey Aladár, Szabadka, levente, 28' 28". 2. Cserevics Borisztáv, Ujvidék, levente, 24' 42". 3. Dömötör Ferenc, Ujvidék, levente, 17' 42". 4. Milics Ferenc, Ujvidék, gimn., 13' 47". 5. Bezzey Imre, Szabadka, levente, 13' 05". 6. Marolt József, Ujvidék, levente, 11' 38". 7. Forst Ferenc, Ujvidék, levente, 10' 53". 8. Maurics Iván, Ujvidék, gimnázium, 5' 42". 9. Husla László, Szabadka, levente, 4' 39". 10. Pintér Kálmán, Ujvidék, gimnázium 4' 10". 11. Abranics Sándor, Szabadka, levente, 4' 03". 12. Ivanics József, Szabadka, levente, 4'. 13. Vári Mátyás, Ujvidék, levente, 3' 55". 14. Cséki Lajos, Ujvidék, polg. isk., 3' 28". 15. Vasadi Ferenc, Ujvidék, polg. isk., 3' 11". 16. Pálfi János, Szabadka, levente, 2' 50". 17. Ivanics Károly, Szabadka, levente, 2' 36". 18. Gyorgyevics Sándor, Ujvidék, levente, 2' 36". 19. Belházi Tivadar, Szabadka, gimnázium, 2' 20". 20. Hrabovszky Oszkár, Ujvidék, gimnázium, 1' 58". 21. Kozma Tibor, Ujvidék, polg. isk., 1' 52". 22. Heleisz Oszkár, Ujvidék, gimnázium, 1' 45". 23. Szabadi László, Ujvidék, polg. isk., 1' 07".

Körzeti repülőmodelverseny Kolozsvárott

1944 VI. hó 25-én tartotta a MAeSz 5. sz. kolozsvári körzete repülőmodelversenyét. A verseny szép termikes, de erős lökéses szeles időben folyt Kolozsvár egyik határrészén, a „Szénafüveken". A verseny szép küzdelmet ígért: teljes számban indultak az erdélyi főváros fiatal modelezői, de megjelentek a dési modelező leventék is.



Kún László emelőcsillapítós modelje

A verseny repülőmodeljei az észszerű fejlesztés jeleit hordták magukon. Az ismert, kiváló tervrajzok után épített gépek mellett van a kolozsváriaknak néhány rendkívül bevált egyéni konstrukciója is. Benedek István „Szajkó" modelje egyszerű építése mellett is remek tulajdonságokkal rendelkezik, az alkalmazott 6%-os M-profil igen jó siklást ad a gépnek. Eddigi teljesítményei igazolták a tervezőt, a gép 21 km távot és több 10—20—30 perces repülést végzett. Az F. A. I.-verseny első helyezettje is a „Szajkó" volt. Érdemes még megemlíteni Varsányi Ferenc és Kun László saját tervezésű gépét. A dési leventék előre megérezték az erős szelet és több nehezebb gépet is hoztak. Akadt köztük 3 méteres model is, ezek azonban beállítási nehézségekkel küzdöttek és kimagasló eredményeket nem tudtak elérni.

Néhány műszaki érdekességet is láttunk a versenyen. Kun László Uborka-modeljét féklapokkal készítette el. Beállítás szerint bizonyos idő elteltével kis óraszerkezet kinyitja a törzsön elhelyezett féklapokat, ezzel nagyon megnöveli a model felhajtóerő tényezőjét, a merülés 1/5—2 m. sec-ra is nő. Bármilyen erős termiket is fog a model, elrepülése így biztosan meggátolható, a fékek kinyitása után a gép leszállásra kényszerül. A szerkezet főleg berepítésnél tesz hasznos szolgálatot.

Ujvári József ötletes újítást alkalmazott lejtővitorlázóján. Az irányító modelbe ugyancsak óraszerkezetet épített, ez bizonyos idő után az oldalkormányt félrerántja. Enyhén szeles, napsütéses időben használható sikerrel. A model egyenesen repül, és emelkedik a lejtőszélben, pár perc elteltével körözö repülésbe kezd, így a termikeket is jól ki tudja használni. Ha a körözésnél nem fogott termiket, a szél elsodorja a lejtőről és a gép szépen leszáll, így elkerülhető a gép felesleges elrepülése.

Az F. A. I. modelek versenyében Benedek Zoltán gépe 1160 m magasságot ért el, 6400 m távolságban volt eltűnésekor. A „V" gépek versenyében Rigó Tibor „Huba" modelje győzött, a gép 10.420 m távolságban 1980 m magasságban felhőbe bujt. Az erős szél ellenére is több modelt tudtunk 10 percnél tovább követni optikai műszerek segítségével. Az erős termikes szeles időben ezek a gépek valószínűleg kimagasló távolsági eredményeket is elérnek, sajnos, a szél a közeli határon át román megszállt területre vitte a modeleket, így további sorsuk teljesen bizonytalan.

A rendezőség gyüjtése és a MAeSz segítsége révén igen sok szép és értékes díjat kaptak a jó eredményt elért modelezők.

Részletes eredmények:

F. A. I. modelek versenye.

1. Benedek Zoltán (ref. koll.) 16' 55". 2. Benedek Zoltán (ref. koll.) 13' 53". 3. Kun László (ref. koll.) 12' 30". 4. Ujvári József (ref. koll.) 3' 55". 5. Benedek István (ref. koll.) 2' 27". 6. Varsányi Ferenc (ref. koll.) 2' 27". 7. Polonyi István (piarista gimn.) 2' 25". 8. Szász Károly (ref. koll.) 1' 55". 9. Szabó Dezső (dési levente) 1' 48". 10. Ujvári József (ref. koll.) 1' 18". 11. Polacsek Géza (unitárius gimn. 1' 02". 12. Polacsek Géza (unitárius gimn.) 1' 02".

„V" modelek versenye.

1. Rigó Tibor (dési levente) 21' —". 2. Szamosi László (piarista gimn.) 5' 05". 3. Horváth Ferenc (dési levente) 3' 41".

Műszaki díjak.

1. Kun László (ref. koll.). 2. Ujvári József (ref. koll.).

Kidolgozási díjak.

1. Benedek István (ref. koll.). 2. Ujvári József (ref. koll.). 3. Varsányi Ferenc (ref. koll.).

Szorgalmi díjak.

1. Benedek István (ref. koll.). 2. Czebe Lajos (dési levente). 3. Reisinger Ferenc (piarista gimn.). 4. Moldován György (gyakorló gimn.).

Az összes versenyekre a tiszteletdíjakat a Magyar Aero Szövetség, helyi hatóságok, vállalatok — köztük a Magyar Repülő Sajtó vállalat — adományozták. E díjak a repülőmodelek versenyén már megszokott értékes és nívós emléktárgyak és hasznos felszerelések voltak.

Előfizetési ára egy évre 6 pengő. Vállalatoknak, jogi személyeknek évi 20 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII, Király-u. 93. Telefon: 222—422.

IFJÚ REPÜLŐ
MEGJELENIK HAVONTA, MINDEN 1-ÉN
Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN FŐSZERKESZTŐ

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

Forrás Nyomdai Műintézet és Kiadóvállalat R.-T. mélynyomása, Budapest, VII, Dohány-utca 12. sz. Felelős vezető: Molnár József.

A világ leggyorsabb sportkocsija

A kétliteresek osztályában a német B. M. W. sportkocsi a világ legjobb autója. Kitűnő teljesítményeit bizonyítják azok a fölényes győzelmek, amelyeket Bresciában, Le Mans-ban, Nürburg-körön és mindenfelé a legkeményebb külföldi ellenfelekkel szemben elért. A világ minden táján elért sikerek folytán a német B. M. W. motorokba vetett bizalom határtalan. Ezért a német B. M. W. kocsik a világ legtöbb államában használatban vannak. A B. M. W. motorok kitűnőségüknél fogva (külön engedély mellett) még Angliában is gyárthatók.

A mi munkánk sohasem pihen, sőt éppen most, a háború alatt szereztük meg azokat a tapasztalatokat, amelyek segítségével a békeidők beálltával Európának kitűnőt tudunk nyújtani.

